Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTERE DE L'INTERIEUR

Délégation à la Sécurité
et à la Circulation Routières

SOUS-DIRECTION DE L'EDUCATION ROUTIERE
ET DU PERMIS DE CONDUIRE

B E P E C A S E R

Brevet pour l'Exercice de la Profession
d'Enseignant de la Conduite Automobile
et de la Sécurité Routière

BANQUE DE REPONSES

« SECURITE »

MENTION "DEUX-ROUES"

Mise à jour juin 2015

S O M M A I R E

1 - Préparation d'un voyage		Page 3
2 -	1 - Forme physique du motard et conduite	Page 4
	2 - Conduite de nuit	Page 5
3 - Vitesse et conduite		Page 6
4 - La cohabitation des cyclomoteurs et des autres usagers de la route		Page 8
5 - Le freinage		Page 10
6 - La motocyclette et ses risques		Page 11
7 - Passagers – bagages		Page 12
8 - Les assurances		Page 14
9 - Les différents types de motocyclettes, le choix d'une motocyclette		Page 15
10 - Equipements de la motocyclette et du motard		Page 17
11 - Les accidents de la circulation des motocyclistes		Page 19
12 - Stabilité et trajectoire		Page 21
13 - L'apprentissage de la conduite des véhicules « deux-roues »		Page 23
14 - Les cyclomoteurs bricolés		Page 25
15 - L'habitude et le risque		Page 26
16 - Comportements en cas d'accident		Page 28
17 - Les accidents liés à la vitesse		Page 30
18 - La réglementation relative à l'apprentissage de la conduite des motocyclettes		Page 31
19 - Les accidents de la circulation des cyclomotoristes		Page 32
20 - Le radioguidage		Page 33
21 - Le casque		Page 34
22 - Réglementation relative à la conduite des cyclomoteurs et formation des cyclomotoristes		Page 36
23 - Historique et évolutions du permis motocyclette		Page 38
24 - La circulation en groupe		Page 40
25 - Conseils pour l'achat d'une motocyclette d'occasion		Page 41

Les données statistiques présentes dans cette banque sont issues du bilan 2012 de la sécurité routière en France. Ces données peuvent être actualisées par les candidats lors de leur épreuve.

FICHE 1 - PREPARATION D'UN VOYAGE

I - Choix de l'itinéraire et de l'horaire :

- Choisir le type de route :
  - les grands itinéraires permettent de circuler plus rapidement mais sont moins intéressants et plus monotones ;
  - les petites routes sont plus pittoresques mais pas toujours en bon état et le trajet est plus long …

- Définir l'itinéraire :
  - avec des cartes routières, le GPS, internet…
  - prévoir les étapes, les pauses et les points de ravitaillement (surtout pour les trajets de nuit ou les jours fériés) ;
  - noter les principales directions à suivre sur une feuille pour pouvoir mettre celle-ci dans un protège carte sur le réservoir de la motocyclette …

- Choisir l'horaire :
  - s'informer (radio, presse, télévision, bison futé, internet) pour tenter d'éviter les bouchons ;
  - ne pas se fixer une heure d'arrivée …

II - Informations sur les conditions météorologiques :

La circulation en motocyclette peut devenir ennuyeuse ou même risquée en cas d'intempéries. Se renseigner avant de partir permet de prévoir l'équipement nécessaire (pour se protéger de la pluie et du froid), de modifier le parcours initialement prévu ou de choisir un autre mode de transport.

III - Préparation de la motocyclette :

- Vérifier l'état de la motocyclette :
  - état et pression des pneumatiques ;
  - usure des garnitures de freins ;
  - état, tension et graissage de la chaîne ;
  - état des suspensions ;
  - état des différents câbles ;
  - fonctionnement et propreté des feux ;
  - niveaux (huile, liquide frein, liquide de refroidissement, essence) …

- Charger la motocyclette :
  - les bagages ne doivent pas gêner le pilote ni provoquer de déséquilibre et être bien arrimés …

IV - Le conducteur :

- L'état physique :
  - partir reposé ;
  - éviter de rouler aux heures habituelles de sommeil (surtout entre 3 et 6 heures du matin) ;
  - produits actifs …

- Les documents à prévoir :
  - obligatoires et facultatifs.

FICHE 2-1 - FORME PHYSIQUE DU MOTARD ET CONDUITE

Conduire consiste à percevoir, analyser, décider, agir. Cela nécessite d'être en forme pour avoir une prise d'information large et lointaine, une analyse précise et adaptée à la situation, une décision prompte et des gestes précis et coordonnés. Certains facteurs et situations perturbent ou ralentissent ce schéma, notamment la fatigue, l'alcool, les drogues et les médicaments.

I - Les causes de la fatigue :

- Les facteurs internes :
  - santé ;
  - manque de sommeil ;
  - stress ;
  - alimentation ;
  - produits psycho-actifs …

- Les facteurs externes :
  - conditions météorologiques difficiles (pluie, vent, neige, froid, forte chaleur) ;
  - mauvais équipements ;
  - motocyclette mal adaptée (bruit, vibrations, mauvaise position…) ;
  - conditions de circulation (dense, monotone, vitesse…) ;
  - inexpérience ou nouvelle motocyclette …

II - Les signes de la fatigue :

- tête lourde ;
- cou et épaules raides ;
- engourdissement ou crampes des mains et des membres ;
- paupières lourdes, picotement des yeux ;
- bâillements ;
- manque d'attention ;
- irritabilité, nervosité ;
- changements fréquents de position sur la motocyclette …

III - Les effets de la fatigue :

- allure et trajectoire fluctuantes ;
- moins bonne perception ;
- augmentation du temps de réaction ;
- gestes moins précis ;
- risque de somnolence ;
- prise de risques pour arriver plus vite …

IV - Les remèdes :

- Avant de conduire :
  - se reposer ;
  - s'équiper correctement ;
  - s'alimenter sans excès ni alcool …

- Pendant la conduite :
  - faire des pauses toutes les deux heures au moins ;
  - garder une bonne position sur la motocyclette ;
  - ne pas rouler trop vite …

FICHE 2-2 - LA CONDUITE DE NUIT

I – Le constat statistique :

Les motocyclistes circulent moins la nuit que les automobilistes. Néanmoins, 30,6 % de leur mortalité est nocturne. La période de la journée la plus meurtrière se concentre en fin d'après-midi, en corrélation avec l'alcoolisation des motocyclistes.

- Les principaux facteurs :
  - la vitesse ;
  - faible visibilité (un seul phare) ;
  - fatigue (heure où l'on dort habituellement, petit matin) ;
  - peu de trafic occasionnant une plus grande prise de risque ;
  - consommation de produits psycho-actifs ;
  - alerte donnée tardivement ;
  - 10 % du trafic = sensation de sécurité …

II – Les précautions à prendre :

- Avant le départ :
  - vérifier le système d'éclairage (réglage, fonctionnement, propreté) ;
  - vérifier l'état de la batterie (niveau d'eau, propreté des cosses) ;
  - prendre une boite d'ampoules, des outils, une lampe de poche ;
  - s'équiper correctement (écran ou lunettes sans rayures et non teintées, vêtements clairs avec des bandes réfléchissantes, gilet de sécurité …) ;
  - être reposé et en bonne condition physique ;

- Pendant le trajet :
  - adapter l'allure à la distance de visibilité ;
  - utiliser correctement les feux ;
  - faire des avertissements lumineux chaque fois que nécessaire ;
  - ralentir lors des croisements et regarder loin le bord droit pour éviter l'éblouissement ;
  - s'alimenter régulièrement mais légèrement ;
  - faire une pause toutes les heures …

III - Les virages la nuit :

- Les trajectoires non éclairées :
  - difficultés d'appréciation du rayon et de la courbe ;
  - vitesse pas toujours bien adaptée …

- Les dangers découverts plus tardivement :
  - gravillons ;
  - flaques d'eau ;
  - trous ou obstacles non éclairés (piétons, animaux…)

- Les solutions :
  - prendre une marge de sécurité plus grande que le jour ;
  - adapter l'allure…

FICHE 3 -VITESSE et CONDUITE

Une vitesse inappropriée est à l'origine de la moitié des accidents mortels de motocyclettes. La vitesse attire, fascine, procure des sensations et il est difficile de prendre conscience objectivement des risques qu'elle occasionne et de leurs conséquences.

I – Les données statistiques :

En 2012, les vitesses moyennes pratiquées de jour par les motocyclistes sont au-dessus des vitesses réglementaires autorisées sur les autoroutes de dégagement et sur les routes départementales, et supérieures aux vitesses moyennes pratiquées par les voitures de tourisme.

Les motards roulent désormais plus vite sur les routes départementales que sur les routes nationales à deux ou trois voies.

Le risque d'être tué dans un accident est 23 fois supérieur pour un conducteur de motocyclette que dans un conducteur de voiture particulière.

II - Les lois physiques :

Pour se rendre compte de la vitesse à laquelle on roule il est plus clair de l'exprimer en mètres par seconde.

- L'énergie cinétique :
  - énergie emmagasinée par un corps en mouvement ;
  - la caractéristique de cette force est de se développer avec le carré de la vitesse (Formule : ½ MV2) ;
  - l'énergie cinétique influe sur la distance de freinage et sur la violence du choc …

- La distance d'arrêt :
  - correspond à la somme de la distance parcourue pendant le temps de réaction et la distance de freinage ;
  - c'est elle qui détermine, en grande partie, la notion de « rester maître de son véhicule »...

- La distance parcourue pendant le temps de réaction :
  - plus on roule vite, plus la distance parcourue pendant le temps de réaction est longue ;
  - temps de latence nécessaire pour la perception sensorielle, transmission des influx nerveux de l'œil aux muscles et à la mise en mouvement des muscles …

- La distance de freinage :
  - distance nécessaire pour transformer l'énergie cinétique en énergie calorifique qui évolue comme le carré de la vitesse ;
  - formule : V^2 / 2gf ou V^2 / 2 X la décélération (comprise entre 8 et 10m/s^2) …

- La force centrifuge :
  - force latérale qui s'exerce sur un objet lors d'un déplacement non rectiligne. Cette force s'exerce à partir du centre de gravité de l'objet :
  - la force centrifuge tire le véhicule vers l'extérieur du virage, où elle a tendance à vouloir faire continuer le véhicule en ligne droite ;
  - elle varie avec le carré de la vitesse, avec le poids du véhicule et avec l'importance du rayon ;
  - le motard compense cette force centrifuge en inclinant sa machine ;
  - formule : MV^2 / R

III – L'influence de la vitesse sur le comportement du conducteur :

- plus on roule vite, plus la perception visuelle latérale se rétrécit ;
- la vitesse augmente le nombre d'images transmises au cerveau d'où une difficulté de traiter et d'analyser toutes les informations rapidement ;
- 90% des informations nécessaires à la conduite sont visuelles …

Les limitations de vitesse tiennent compte de ce phénomène de réduction de la perception visuelle pour avoir le temps de tout voir, analyser et agir.

L'attention qu'exige la conduite à une vitesse élevée se traduit par une fatigue supplémentaire.

FICHE 4 - LA COHABITATION DES CYCLOMOTEURS ET DES AUTRES USAGERS DE LA ROUTE

I - Les caractéristiques des cyclomoteurs :

- Définition (art. R. 311-1 du Code de la route) :

- "cyclomoteur" : véhicule à deux ou trois roues dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h et équipé :

- pour un cyclomoteur à deux roues, d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm3 s'il est à combustion interne ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur ;

- pour un cyclomoteur à trois roues, d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm3 s'il est à allumage commandé ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur.

- Les spécificités des cyclomoteurs :
  - souvent bruyant ;
  - polluant (moteur 2 temps) ;
  - peu stable ;
  - absence de protection ;
  - modifié pour gagner de la puissance …

- Le comportement de certains cyclomotoristes :
  - Non respect des distances de sécurité (latérales et longitudinales) ;
  - Dépassement par la droite ;
  - Slalom entre les autres usagers ;
  - Non respect des règles (feux, stops, sens de circulation…) ;
  - Sans oublier la jeunesse, l'esprit de compétition et l'inexpérience de la route …

II - Les cyclomoteurs vus par les autres catégories :

- Les automobilistes :
  - les trouvent lents et considèrent qu'ils ralentissent la circulation ;
  - détestent les voir slalomer entre les voitures dans les embouteillages :
  - ignorent leurs contraintes de conduite (trajectoire, distance de freinage, en particulier sur route mouillée ou sur des gravillons, instabilité…) et les dépassent en passant trop près ou ouvrent leur portière sans faire attention ;
  - estiment que les cyclomotoristes sont seuls responsables des accidents dans lesquels ils sont impliqués …

- Les cyclistes :
  - les trouvent trop rapides quand ils circulent sur « leurs pistes » ;
  - considèrent qu'ils sont trop bruyants ;
  - se sentent beaucoup plus proches des piétons …

La cohabitation est difficile, même si des efforts d'aménagement sont réalisés par les municipalités pour prendre en compte l'ensemble des deux roues légers et pas seulement les vélos. L'accès aux bandes et pistes cyclables n'est autorisé aux cyclomotoristes que si le panonceau D2 complète le panneau B22a. Cependant, les décideurs hésitent encore sur la place à leur accorder respectivement.

- Les motocyclistes :
  - considèrent que les cyclomoteurs ne sont pas de petites motocyclettes ;
  - leurs reprochent de slalomer entre les voitures et les motocyclettes en ville ;
  - les trouvent dangereux car ils ne contrôlent pas avant de s'engager ;
  - sont gênés par les cyclomotoristes qui freinent plus tôt car ils n'ont pas la même efficacité de freinage, s'arrêtent devant eux aux feux et sont plus lents à redémarrer ;

- estiment qu'ils ont des attitudes et des profils différents …

- Les piétons :
  - trouvent qu'ils roulent vite ;
  - leur reprochent de ne pas s'arrêter aux feux et stops et de remonter les rues à contre sens ;
  - craignent les cyclomotoristes qui les surprennent quand ils traversent …

Certaines attitudes médiatisées donnent du crédit à ce ressenti. C'est ainsi que certains cyclomotoristes reconnaissent qu'ils peuvent être imprudents, mais mettent également en cause le comportement hostile des automobilistes à leur égard.

La coexistence entre les différents usagers de la route n'est pas évidente car la conduite de chacun d'eux leur est propre. Pourtant, la conduite est une activité sociale et la route un espace à partager.

L'amélioration des comportements et la réduction des risques passent par une modification importante des habitudes, des attitudes et des mentalités, en lutant contre la méconnaissance de l'autre et un individualisme exacerbé.

FICHE 5 - LE FREINAGE

I – La distance d'arrêt (DA) :

- Définition :
  - la distance d'arrêt est la somme de la distance parcourue pendant le temps de réaction (DR) et la distance de freinage (DF) ;
  - elle dépend du carré de la vitesse …

- Les éléments qui ont une influencent sur la distance de réaction :
  - l'attention ;
  - la forme physique (fatigue, alcool, médicaments …) ;
  - l'expérience …

- Les éléments qui influencent la distance de freinage :
  - l'état de la chaussée ;
  - l'état et le type du revêtement ;
  - les dépôts sur la chaussée (gomme, huile, gasoil, boue…) ;
  - les marquages au sol, rainurage, bandes rugueuses ;
  - les conditions météo ;
  - l'état de la motocyclette : pneumatiques, freins, suspensions ;
  - la qualité du freinage …

II - Le freinage :

- Les différents freins :
  - frein moteur :
    - définition, utilisation : fortes déclivités, chaussées glissantes, complète l'action des freins ;
  - frein avant :
    - au guidon, commandé par levier droit ;
  - frein arrière :
    - au pied, côté droit ;
  - freinage couple :
    - dual, CBS …

- la technique de freinage :
  - compte tenu du fait du transfert de masse, le principal frein à motocyclette est le frein avant qui par ailleurs et principalement utilisé lors de freinage appuyé. Le frein arrière n'est pas à négliger pour autant puisqu'il permet de ralentir la machine et de l'asseoir dans certaines situations. En moyenne la répartition du freinage est de 70% à l'avant et 30% à l'arrière ;
  - le freinage doit être dégressif pour éviter un blocage de roues en fin de freinage ;
  - à l'avant, la fourche télescopique s'enfonce et évite au pilote de passer par dessus le guidon
  - si une roue se bloque diminuer immédiatement la pression sur la poignée ou la pédale pour retrouver la maîtrise de la direction et de l'équilibre ;
  - éviter le freinage en virage (ou seulement un peu de l'arrière) et sur les marquages au sol qui sont glissants …

- Le freinage d'urgence :
  - déclencher l'action en même temps pour la main et le pied ce qui permettra d'anticiper légèrement sur le frein arrière ;
  - l'attaque sur le frein doit être importante (à la limite du blocage) sans oublier de diminuer la pression pour ne pas bloquer les roues ;
  - le conducteur doit tendre les bras, serrer les genoux, et regarder loin pour gérer l'équilibre ;
  - les aides à la conduite – évolution ...

FICHE 6 - LA MOTOCYCLETTE ET SES RISQUES

I – Les risques comparés voiture / motocyclette :

- L'instabilité :
  Contrairement à une voiture, la motocyclette est en équilibre sur deux roues. L'instabilité augmente en cas de :
  - faible adhérence (pluie, marquage au sol, rainurage, gasoil, trous…) ;
  - forces latérales (force centrifuge, vent…) ;
  - blocage de roue ;
  - faux mouvements du passager ;
  - incidents techniques (crevaison…) ;
  - mauvais dosage de l'accélérateur et des freins ...

- L'absence de carrosserie :
  - manque de protection en cas d'intempéries (augmente la fatigue, diminue l'efficacité des gestes et la visibilité) ;
  - projections (insectes, gravillons, …) ;
  - fragilité accrue lors des chocs (seul l'équipement et le casque protègent le motard et son éventuel passager, ils n'ont pas de ceinture ni d'airbag) ...

- La moindre visibilité de la motocyclette :
  A cause de :
  - son faible encombrement ;
  - ses accélérations plus vives ;
  - un éclairage moins performant ...

II - Quelques situations à risque :

L'étude des accidents de motocyclette fait ressortir que les motards sont souvent accidentés dans certaines situations :

- voiture qui déboîte : le conducteur n'a pas vu la motocyclette derrière lui
- voiture qui tourne à gauche : l'automobiliste n'a pas vu la motocyclette qui arrive en face ou est en train de le dépasser, ou bien la voit trop tard
- voiture qui ralentit brusquement pour tourner : surprend le motard qui rattrapait le véhicule pour le dépasser
- voiture qui démarre au stop : le conducteur n'a pas vu le motard, ou a cru qu'il allait moins vite, ou au moment où il décide de passer le motard accélère pour ne pas trop retarder l'automobiliste. C'est le cas plus particulièrement dans les intersections en T car le motard a tendance à moins ralentir que pour franchir d'autres intersections.
- non respect de la priorité : le motard n'a pas la priorité mais croit pouvoir passer en accélérant ce qui surprend l'automobiliste qui s'attendait à voir le motocycliste ralentir.
- vitesse excessive dans un virage : le motard perd le contrôle de sa machine en prenant un virage. C'est la chute ou la collision avec un véhicule venant en sens inverse.

FICHE 7 – PASSAGERS - BAGAGES

I – Les passagers :

- La réglementation :

- il n'est plus fait mention d'âge du passager dans le code de la route. Le certificat de conformité du cyclomoteur indique, en face du nombre de places assises, soit 2, dans ce cas le transport d'un passager adulte est possible, soit il précise « un passager de moins de 14 ans ». Ces éléments sont repris par le certificat d'immatriculation ;
- avec des enfants, la règlementation prévoit à l'art. R.431-11 CR :
  - moins de 5 ans : siège conçu à cet effet et muni d'un système de retenu obligatoire.
- casque homologué (R 431.1) pour tous ;
- mêmes équipements pour le passager que pour le pilote.

- Les différents passagers et leurs effets sur la conduite :

- passagers habitués :
  - connaissent les réactions de la motocyclette (accélération, décélération, inclinaison…) ;
  - savent se maintenir sans déséquilibrer la motocyclette ni modifier sa trajectoire ...
- passagers non habitués :
  - surpris par les accélérations, les décélérations, l'inclinaison ;
  - peuvent avoir peur et surprendre le conducteur par leurs réactions (en se crispant et en ne suivant pas l'inclinaison de la motocyclette en virage par exemple)..

- Les explications à donner aux passagers :

- passagers habitués :
  - mettre en place un code pour communiquer ...

- passagers non habitués :
  - leur expliquer comment monter sur la motocyclette et se comporter (se tenir le plus près possible du pilote, faire corps avec lui, suivre tous ses mouvements, regarder comme lui et ne pas aller à l'encontre des inclinaisons de la machine) ;
  - définir un code de communication ;
  - ne pas rouler trop vite au début ni prendre trop d'angle, pour permettre au passager de s'habituer et tester ses réactions ...

Le pilote devra toujours tenir compte de la position parfois inconfortable du passager, surtout sur les engins sportifs.

II - Les bagages :

- Les règles générales :

- bien arrimer et répartir les bagages ;
- les mettre le plus bas possible (proche du centre de gravité) ;
- ils ne doivent pas gêner les mouvements du pilote ;
- utiliser les équipements adaptés (sacoche de réservoir, valises latérales, top case) ;
- conducteur seul, utiliser l'emplacement du passager ou un sac à dos ...

- Les bagages et leurs conséquences sur la conduite :

- déplacement du centre de gravité ;
- diminution de la garde au sol ;
- distances de freinage allongées ;
- comportements en virage modifié ...

- Les réglages à effectuer :
  - durcir la suspension ;
  - régler les feux ...

- Les comportements à adopter :
  - anticiper ;
  - allonger les distances de freinage ;
  - moins incliner en virage ...

FICHE 8 - LES ASSURANCES

De nombreux utilisateurs de deux roues circulent sans être assurés, soit à cause du coût élevé de l'assurance, soit parce qu'ils n'ont plus de permis en cours de validité. Ils sont en infraction et encourent des sanctions importantes. De plus, en cas d'accident, tous les dégâts seront mis à leur charge de même que les soins et indemnités aux victimes.

I - L'assurance obligatoire :

- La responsabilité civile (RC) :
  - tous les deux-roues à moteur doivent obligatoirement être assurés en responsabilité civile (article L211.1 du code des assurances).

  Cette assurance, appelée parfois au tiers, couvre les dommages causés à autrui à l'occasion de la conduite ou par la chute d'objets transportés.

- Les justificatifs :
  - certificat d'assurance :
    - il doit être collé sur le garde boue avant de la motocyclette bien visible ;
  - carte verte :
    - attestation internationale d'assurance, le conducteur doit l'avoir sur lui dès qu'il utilise son deux-roues.

- Les sanctions prévues aux art. R.233-3 et L.324-2 du code de la route :
  - non apposition du certificat sur le véhicule : amende de 2ème classe (150 euros maximum) ;
  - non présentation immédiate de la carte verte : amende de 2ème classe ;
  - non présentation de la carte verte sous 5 jours : amende de 4ème classe (750 euros maximum) ;
  - défaut d'assurance : 3 750 euros maximum et des peines complémentaires (travail d'intérêt général, jours-amende, suspension 3 ans maximum du permis de conduire, annulation 3 ans maximum du permis…).

II - Les assurances facultatives :

- assurance individuelle conducteur : seule garantie qui couvre les dommages du conducteur responsable de l'accident ;
- assurance vol : fréquent en motocyclette, nécessite parfois une alarme ou un tatouage du 2 roues pour être souscrite ;
- assurance accessoires : pour les accessoires hors série qui équipent le véhicule (top-case, échappement…) ;
- assurance vêtements, casque : garantie les équipements de protection du motard ...

III - Les spécificités de l'assurance :

- Les différents cas ou l'assureur peut refuser d'indemniser la totalité des dommages :
  - non port du casque ou casque non homologué ;
  - conduite sous l'empire d'un état alcoolique et /ou de produits actifs ;
  - transformation de la motocyclette sans passage au service des mines et sans prévenir l'assureur Ex : ajout d'un side-car, modification du moteur d'origine ;
  - non port de verres correcteurs alors qu'ils sont mentionnés sur le permis de conduire ;
  - fausse déclaration à l'assureur lors de la souscription du contrat ;
  - conduite sans permis ou sous le coup d'une rétention ou suspension ...

Il est essentiel de lire attentivement son contrat d'assurance. Penser à souscrire une assurance individuelle conducteur et à se renseigner sur les conditions de couverture en cas de prêt du deux-roues.

FICHE 9 - LES DIFFERENTS TYPES DE MOTOCYCLETTES, LE CHOIX D'UNE MOTOCYCLETTE

I - Les différents types de motocyclettes :

En dehors des définitions du code de la route qui distingue les cyclomoteurs et les motocyclettes, une classification est faite selon l'utilisation du deux-roues.

- Les « Routières » (de 80 à plus de 1300 cm3) :

- les utilitaires basiques :

Motocyclettes de petites et moyennes cylindrées, elles sont pratiques pour les déplacements de tous les jours, économiques et faciles à entretenir. Les scooters en font partie.

- les tourismes ;

Grosses cylindrées, elles sont plus puissantes, plus confortables, mieux équipées (sacoches, carénage), adaptées aux longs trajets, moins pratiques en ville et d'un entretien plus coûteux.

- Les « tout-terrain » :

Motocyclettes réservées plutôt pour la compétition.

- les motocyclettes « trial » :

Equipées d'un moteur monocylindre à deux ou quatre temps de 125 à 350 cm3, elles sont peu performantes en vitesse mais d'une grande maniabilité ; elles sont adaptées au franchissement d'obstacles. Les compétitions de trial ont lieu sur des terrains très accidentés, le pilote devant franchir des obstacles sans poser le pied au sol. Il doit respecter la réglementation, certains sont homologués pour la route.

- les motocyclettes « enduro » :

Monocylindres, parfois bicylindres, à deux ou quatre temps de toutes cylindrées, leur moteur est très coupleux et la suspension est souple. La compétition consiste à réaliser un parcours généralement sur des chemins accidentés ouverts à la circulation, dans un temps imparti (appelé liaison), avec des secteurs chronométrés (appelés spéciales). Elles respectent la réglementation, sont munis d'un système d'éclairage, et sont donc homologuées pour la route.

- les motocyclettes « cross » :

Monocylindres à deux ou quatre temps, elles sont adaptées aux terrains très accidentés. Il existe différentes catégories en fonction de la cylindrée. Dépourvues de toute signalisation et très bruyante, ces machines ne respectent pas la réglementation et ne peuvent pas circuler sur la route. La compétition consiste en une épreuve de vitesse, par catégorie, sur un circuit fermé.

- les motocyclettes « roodsters » :

Compromis entre les sportives et les basiques. Ergonomie agréable. Elles sont reconnaissables à leur pauvreté en carénage. Une certaine personnalité et un moteur relativement puissant.

- les motocyclettes « customs » :

Ce sont des motocyclettes américaines par excellence (type Harley). Préférence pour les balades tranquilles, en groupe. Sur un custom (ou une, c'est selon), le conducteur conduit les pieds en avant, les bras en l'air et dos cambré, les fesses dans un fauteuil ou presque et le nez au vent.

- Les motocyclettes « trails » :

Machines intermédiaires entre les routières et les "tout-terrain", équipées d'un moteur à deux ou quatre temps, elles existent dans toutes les cylindrées. De concept simple, elles sont économiques, peu coûteuses à l'entretien, légères et très maniables. Elles comportent une suspension à grand débattement leur permettant de circuler hors du réseau routier.

- Les motocyclettes sportives :

Conçues pour la vitesse et équipées d'un moteur puissant, elles sont plus adaptées aux circuits qu'à la circulation en ville. Leur faible rayon de braquage les rend peu maniables et la position de conduite couchée fatigue très rapidement le pilote. Elles sont onéreuses à l'achat et à l'entretien.

II - Les critères de choix :

- l'usage ;
- l'expérience ;
- la taille du conducteur ;
- le budget : comprend non seulement le prix d'achat, mais également l'assurance, les frais d'utilisation et d'entretien et l'équipement de la motocyclette et du motard ...

Il faut également se documenter et ne pas hésiter à lire des essais comparatifs…

La première motocyclette compte beaucoup, elle procure les premières sensations, permet au motard d'acquérir des automatismes et de se forger ses premières expériences. Il vaut mieux commencer par une machine maniable de petite ou moyenne cylindrée. Mais la raison est parfois difficile à entendre surtout pour les jeunes.

FICHE 10 - EQUIPEMENTS DE LA MOTOCYCLETTE ET DU MOTARD

I - Les équipements de la motocyclette

- Les équipements obligatoires prévus par les articles R. 317-1, R. 317-5, R. 317-8, R. 317-9, R. 317-15, R.315-1, R. 313-2 à R.313-9, R.313-12, R. 313-14, R.313-18 du code de la route :
  - un rétroviseur à gauche ;
  - un dispositif antivol ;
  - un indicateur de vitesse ;
  - un compteur kilométrique ;
  - deux dispositifs de frein indépendants ;
  - un dispositif d'échappement ;
  - un plaque d'immatriculation ;
  - une plaque du constructeur ;
  - un avertisseur sonore ;
  - un ou deux feux de route à l'avant ;
  - un ou deux feux de croisement à l'avant ;
  - un ou deux feux de position à l'avant et à l'arrière ;
  - des indicateurs de direction à l'avant et à l'arrière ;
  - un ou deux feux stop à l'arrière ;
  - un éclairage de plaque d'immatriculation ;
  - un catadioptre à l'arrière.

- Les équipements facultatifs :
  - pour la sécurité :
    - en cas de chutes, pare-carter, pare-cylindre ;
    - accessoires complémentaires (ABS) ;
    - antivol ...
  - pour l'agrément :
    - carénage ou semi-carénage ;
    - tête de fourche ;
    - bagages ;
    - tabliers et manchons contre le froid ;
    - selle et poignées chauffantes ;
    - montre et/ou radio ...

- Le matériel de réparation et d'entretien :
  - manuel d'entretien de la motocyclette ;
  - sacoche d'outils de la motocyclette ;
  - ampoules ;
  - brosse à bougie et bougies ;
  - fusibles ;
  - ficelle ;
  - chiffon ;
  - bombe de graisse pour la chaîne ;
  - gilet réfléchissant ;
  - boite à pharmacie...

II – Les équipements du motard :

L'équipement du motard est essentiel pour sa protection en cas de chute, pour être bien vu et pour son confort.

- La protection de la tête :
  - casque et lunettes ou écran.

- La protection du corps :
  - blouson en cuir ou goretex ;
  - pantalon rembourré ou combinaison ;

Il faut de préférence privilégier les vêtements de couleur claire pour être plus visible, surtout la nuit ;

- La protection, des mains :
  - gants adaptés à la saison ;

- La protection des pieds :
  - bottes ou chaussures montantes pour protéger les chevilles en cas de chute ;

- Pour être vu :
  - gilet de haute visibilité (dénommé communément « gilet jaune » ou « gilet de sécurité »).

- Les autres équipements pour le confort :
  - pour protéger du froid ;
  - pour protéger de la pluie ;
  - pour atténuer les vibrations ...

FICHE 11 - LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION DES MOTOCYCLISTES

I – Introduction :

2013 (*)	PARC
4 roues	38 000 000
Motocyclettes et deux roues motorisé	3 600 000

2012	Tués	Pourcentage	Part du trafic
Ensemble des usages	3 645	100 %	
Motocyclettes	650	18 %	1,9 %
Cyclomoteur	198	5 %	0,6 %

En 2012, 14 366 accidents corporels ont impliqué un motocycliste soit 23,8 % de l'ensemble des accidents. 704 personnes ont été tuées dont 664 motocyclistes, soit respectivement 19,3 % et 18,2 % de la mortalité routière. Dans 93 % des cas, il s'agit du conducteur.

La mortalité motocycliste baisse en 2012 par rapport à 2011 de - 12,6 % et représente 30 % de la baisse de la mortalité générale (96 vies épargnées).

Par rapport à 2010, le nombre de motocyclistes tués diminue de - 5,7 %. Entre 2000 et 2010, il a deux fois moins baissé que la moyenne (- 25,7 % contre - 51 %).

L'accidentalité motocycliste peut varier fortement d'une année sur l'autre, en particulier chez les plus de 125 cm3, car elle est sensible aux variations météorologiques.

Pour dix motocyclistes tués, 83 sont hospitalisés plus de 24 heures dont 12 garderont des séquelles graves

(*) Source (Comité des Constructeurs Français d'Automobile) 1er janvier 2013

II – Qui sont les plus exposés aux risques ?

- Les jeunes :
  - un motocycliste sur deux tué ou blessé hospitalisé plus de 24 heures a entre 25 et 44 ans (respectivement 48,6 % et 46,2 % en 2012).
    C'est la classe d'âge qui a connu la baisse de mortalité la plus importante (- 18 % et 71 vies épargnées) suivie de la classe d'âge des 18-24 ans (- 16,4 % et 27 vies épargnées) ;
  - la mortalité des 45-64 ans, après une hausse de 68,9 % entre 2000 et 2010 affiche 181 personnes tuées en 2012 en hausse de + 4 % depuis 2010.

- Les inexpérimentés :
  - 20 % des motocyclistes tués en 2012 sont des conducteurs novices. 118 000 permis A ont été délivrés en 2012, chiffre en progression régulière chaque année. Le sur risque d'être tué pour un motocycliste novice détenteur d'un permis A est 4 fois supérieur à celui d'être tué pour un conducteur plus « expérimenté » de cette catégorie.

- Les véhicules :

- en 2012, 83 % des motocyclistes tués circulaient sur une motocyclette de plus de 125 cm3.

La baisse de la mortalité en 2012 concerne essentiellement cette catégorie (100 vies épargnées soit une baisse de 15,4 %).

- par ailleurs, la mortalité des scooters de plus de 50 cm3 est en hausse (20 décès supplémentaire soit une hausse de + 25 %).

- pour dix motocyclistes de moins de 125 cm3 tués, 128 sont hospitalisés plus de 24 heures. Ils sont 74 sur plus de 125 cm3.

- pour dix motocyclistes tués, 15 garderont des séquelles graves.

III – Où se situent les accidents ?

- en agglomération, les décès à motocyclette sont plus importants en proportion pour les motocyclistes que pour les automobilistes (respectivement 33,5 % et 13,4 %), constat dû pour beaucoup aux motocyclettes de moins de 125 cm3 ;
- 52 % sont tués en urbain (contre 29,7 % pour les plus de 125 cm3) ;
- entre 2000 et 2010, la baisse de la mortalité a été plus nette en agglomération (- 34,4 %) que hors agglomération (- 21,1 %) alors que sur autoroute, la mortalité est relativement constante : depuis 2004, 42 motocyclistes sont tués en moyenne par an ;
- Plus d'un motocycliste sur deux conduisant un engin de plus de 125 cm3 est tué lors d'un trajet de loisir (55,7 % en 2012 contre 51,3 % pour les moins de 125 cm3) ;
- Les trajets domicile / travail sont plus présents pour les moins de 125 cm3 (26,5 %) que pour les plus de 125 cm3 (18,1 %).

IV – Caractéristiques des accidents ?

- Dans les accidents impliquant une motocyclette, 40 personnes autres que le motocycliste sont décédées en 2012, dont 25 piétons ;
- Un tiers des motocyclistes est tué sans tiers identifié (37,7% en 2012) et un tiers à la suite d'une collision avec un véhicule de tourisme (38,4% en 2012). Plus d'un tiers est tué en courbe, soit 248 tués en 2012.
- Un motocycliste sur quatre est tué après que la motocyclette ait heurté un obstacle rigide sur le bord de la route (arbre, poteau) ;
- 55 sont tués en moyenne entre 2006 et 2012 (59 en 2012) chaque année après que la motocyclette ait heurté une glissière dont 45 une glissière métallique (46 en 2012) ;
- 21 motocyclistes sont tués en 2012 en circulant entre deux files ou en dépassant par la droite (12 en moyenne entre 2000 et 2010). Pour dix motocyclistes tués dans ce type d'accident, 200 sont hospitalisés.

V - Causes ?

- Pour les motocyclistes, la part des conducteurs novices des 18-24 ans et 25-44 ans sont équivalentes (environ 45 % chacune) respectivement 57 et 60 tués sur 132 au total ;
- La part des motocyclistes ayant une alcoolémie supérieure au taux légal dans les accidents corporels et les accidents mortels est en 2012 de 20 % ;
- En 2012, 20 motocyclistes tués ne portaient pas le casque, dont 3 passagers, soit 3,5 % de la mortalité motocycliste. Ce taux oscille entre 2 % et 4 % selon les années depuis 2000. Le taux de port observé en circulation est de 93 %.

FICHE 12 - STABILITE ET TRAJECTOIRE EN VIRAGE

Connaître les techniques et les phénomènes dynamiques qui s'appliquent à la motocyclette permet de maîtriser l'équilibre et la trajectoire dans un virage.

I – Les contraintes physiques ou les phénomènes dynamiques :

- L'effet gyroscopique :
  - c'est la force de rotation qui maintient une roue dans son plan lorsqu'elle tourne ;
  - plus la roue est grande et tourne vite, plus l'effet gyroscopique est important.

- L'angle de chasse :
  - c'est l'angle entre la verticale qui passe au niveau de l'axe de roue avant et l'axe de colonne de direction ;
  - il permet l'auto stabilité de la roue ;
  - plus cet angle est faible, plus la motocyclette sera vive à mettre sur l'angle, mais cela pourra engendrer des guidonnages (direction vive) ;
  - inversement plus l'angle sera grand, plus la motocyclette sera stable mais difficile à mettre sur l'angle (direction lourde).

- La force centrifuge :
  - force agissant sur un corps ayant une trajectoire curviligne et tendant à le pousser radialement vers l'extérieur de la courbe ;
  - elle dépend de la masse de la machine, du carré de la vitesse et du rayon du virage.

- Le centre de gravité :
  - c'est le point qui concentre la masse de la motocyclette et sur lequel toutes les forces extérieures agissent ;
  - la position du centre de gravité influence aussi la tenue de route ;
  - un centre de gravité bas améliore la stabilité en ligne droite.

II. La prise de virage :

Avant d'aborder le virage :
- adapter la vitesse aux circonstances :
- rayon du virage ;
- état, profil et largeur de la route ;
- visibilité ;
- chargement de la motocyclette ;
- usure des suspensions, pneumatiques ;
- expérience du pilote, état physique du pilote.

Placer la motocyclette dans la position qui permet d'obtenir une trajectoire aussi arrondie que possible et qui donne une visibilité maximale.

La position d'entrée :
- freinage si besoin ;
- rétrogradation si besoin ;
- position près de l'axe médian de la chaussée ;
- regard vers la sortie du virage.

La découverte du virage :
- regard (de précision) à la corde du virage ;
- dés qu'on découvre la « sortie » du virage, pousser sur le guidon.

Le temps de sollicitation :

- allure stabilisée ;
- regard (directionnel) vers la sortie ;
- endroit ou la poussée sur le guidon est la plus forte et la force centrifuge la plus importante.

La reprise de stabilité :

- accélération progressive.
- le corps du pilote doit rester dans l'axe de la motocyclette :
    - s'il se penche plus vers l'intérieur du virage, la motocyclette est moins inclinée, donc moins de risque de dérapage mais une visibilité moindre ;
    - s'il se penche moins, la motocyclette est plus inclinée, donc le risque de dérapage augmente mais la visibilité est meilleure.

Les facteurs qui modifient la stabilité :

- conditions météo ;
- état de la chaussée ;
- état du véhicule ;
- chargement.

FICHE 13 - L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE DES VEHICULES DEUX ROUES

I – APER (Attestation de Première Education Routière) :

A la fin de l'école primaire, une attestation de première éducation routière valide les premières acquisitions depuis l'école maternelle et tout au long de l'enseignement primaire.

II - ASSR (Attestation Scolaire de Sécurité Routière (prévue à l'art. R. 211.1 du code de la route)

- L'ASSR 1 :

- est organisée pour tous les élèves de cinquième et les élèves âgés de 14 ans, au plus tard à la fin de l'année civile, ainsi que pour les élèves qui ont échoué précédemment. Elle est obligatoire pour suivre la formation au BSR et l'obtention de la catégorie AM du permis de conduire.

- L'ASSR 2 :

- est organisée pour tous les élèves de troisième et les élèves âgés de 16 ans, au plus tard à la fin de l'année civile, ainsi que pour les élèves qui ont échoués précédemment. Elle est obligatoire pour l'obtention des catégories "A" et "A1" (permis motocyclette), "B" (permis voiture, que ce soit par la filière de l'apprentissage anticipé de la conduite appelée souvent conduite accompagnée ou par la filière traditionnelle) et "B1" (permis quadricycle lourd à moteur) du permis de conduire.

- L'enseignement préparatoire aux ASSR :

L'éducation à la sécurité routière, inscrite dans les programmes de l'éducation nationale, est enseignée de façon transdisciplinaire : études de textes sur le comportement des automobilistes en français, calcul de pourcentage ou de distances d'arrêt en mathématiques…

- Les épreuves

- les épreuves de l'ASSR de premier et de deuxième niveau sont organisées chaque année ;
- chaque épreuve se présente sous forme d'une série de séquences animées en images de synthèse illustrant vingt questions à choix multiples ;
- l'attestation est attribuée aux élèves ayant obtenu au moins 10/20 à l'épreuve et est délivrée par le chef d'établissement.

III - ASR (Attestation de Sécurité Routière) :

Pour tous ceux qui n'ont pas obtenu l'ASSR et qui ne sont pas sous statut scolaire, il a été créé l'attestation de sécurité routière (ASR). Elle est délivrée aux personnes ayant subi un contrôle de connaissances effectué par les organismes agréés que sont les Groupements d'établissements pour la formation des adultes (GRETA). Elle remplace l'ASSR de premier et deuxième niveau.

IV - BSR (Brevet de Sécurité Routière) catégorie AM du permis de conduire prévue à l'art. R. 211.2 du CR :

Le BSR, qui permet l'obtention de la AM du permis de conduire, est une formation obligatoire pour pouvoir conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur à partir de 14 ans, pour les jeunes nés à compter du 1er janvier 1988.

Il a été mis en œuvre en 1997 car le nombre d'adolescents victimes d'accidents de cyclomoteur ne cessait de croître pour différentes raisons : technologie des engins plus complexe, circulation plus dense, fonction à la fois utilitaire et ludique…

Il est un des moments privilégiés du continuum éducatif à la sécurité routière qui doit commencer le plus tôt possible et se poursuivre tout au long de la vie.

La formation comprend une formation théorique et pratique qui permet de connaître les règles générales de circulation et de sécurité routières et d'apprendre, en conditions réelles de circulation, à partager l'espace routier en respectant sa sécurité et celle des autres.

- La partie théorie :
  - sanctionnée par l'obtention de l'ASSR 1 ou l'ASR.

- La partie pratique :

Depuis le 1er juin 2013, elle comprend 7 heures de formation obligatoire et s'organise autour des trois types d'enseignement suivants :

- formation pratique hors circulation ;
- formation pratique en circulation ;
- sensibilisation aux risques.

A l'issue des 7 heures de formation, une attestation de suivi, option cyclomoteur ou quadricycle léger à moteur, est délivrée.

Le formateur transmet une copie de cette attestation au service gestionnaire de l'Etat. Il conserve, pendant une période de cinq ans, dans les archives de l'établissement, la liste des titulaires du brevet de sécurité routière comportant l'option délivrée et la date de délivrance.

La formation pratique du brevet de sécurité routière option cyclomoteur ou quadricycle léger à moteur ne donne pas le droit de conduire les véhicules considérés.

A l'issue de la formation au BSR, l'attestation de suivi délivrée permet à son titulaire d'obtenir la catégorie AM du permis de conduire.

V - Catégorie A1 (motocyclette légère) du permis de conduire :

Permet de conduire une motocyclette avec ou sans side-car, d'une cylindrée maximale de 125 cm ³, d'une puissance n'excédant pas 11 kilowatts et dont le rapport puissance/ poids ne dépasse pas 0,1 kilowatt par kilogramme ou un tricycle à moteur d'une puissance maximale de 15 kilowatts, à partir de 16 ans suite à une formation de 20 heures minimum et un examen.

Les titulaires du permis B depuis au moins deux ans peuvent également conduire ces motocyclettes à condition de suivre une formation de sept heures à la conduite d'un deux roues.

VI - Catégorie A2 du permis de conduire prévue à l'art. R. 221.4 du code de la route :

Permet de conduire une motocyclette avec ou sans side-car d'une puissance n'excédant pas 35 kilowatts et dont le rapport puissance/ poids n'excède pas 0,2 kilowatt par kilogramme. La puissance ne peut résulter du bridage d'un véhicule développant plus du double de sa puissance, à partir de 18 ans révolus suite à une formation de 20 heures minimum et un examen.

VII - Permis A ou motocyclette prévue à l'art. R. 221.4 et R. 221.6 du code de la route :

Permet de conduire une motocyclette avec ou sans side-car ou un tricycle à moteur d'une puissance supérieure à 15 kilowatts, à partir de vingt-quatre ans révolus pour la catégorie A, sauf pour les titulaires du permis A2 depuis au moins deux ans et de vingt et un ans révolus pour le conducteur d'un tricycle à moteur d'une puissance supérieure à 15 kilowatts et une épreuve pratique du permis de conduire la catégorie A.

L'épreuve pratique de la catégorie A peut être remplacée par le suivi d'une formation dispensée par un établissement ou une association agréés au titre de l'article L. 213-1 ou L. 213-7 pour les titulaires de la catégorie A2 depuis deux ans au moins

FICHE 14 - LES CYCLOMOTEURS MODIFIES

Selon les sociétés d'assurances, 3 cyclomoteurs sur 5 sont transformés par leurs utilisateurs pour dépasser la vitesse de 45 km/h imposée à la construction. Les pratiques consistent à modifier à moindre coût, grâce à des notions de mécaniques modestes, la cylindrée des moteurs pour augmenter la puissance et gagner de la vitesse.

- Chiffres clés :
  - 37 accidents graves impliquant des cyclomotoristes/jour ;
  - 22 fois plus de risques de se tuer en cyclomoteur qu'en auto ;
  - 50 % de mortalité due à la conduite de cyclomoteurs chez les jeunes de 15-24 ans.

I - Les principales modifications :

- montage d'un kit officiellement réservé à la compétition ;
- modification des ouvertures d'admission et/ou d'échappement par suppression des bagues d'étranglement montées par le constructeur pour homologuer le cyclomoteur aux normes françaises ;
- modification de l'arrivée de l'air au carburateur par suppression d'une bague d'étranglement ;
- remplacement du carburateur initial ou simplement du gicleur et du filtre à air ;
- remplacement du pot d'échappement par un pot offrant moins de résistance à la sortie des gaz brûlés ou suppression des chicanes sur celui existant pour obtenir le même résultat.

II - Les conséquences :

- <u>Les risques encourus</u> :

Les modifications permettent de passer d'une vitesse de 45 km/h maximum prévue par le constructeur à une vitesse de plus de 100 km/h. Les différents organes du cyclomoteur ne sont pas conçus pour résister à de telles contraintes :

- la tenue de route est affectée car le rapport poids/puissance est totalement modifié ;
- les freins ne sont plus adaptés, ils manquent de puissance et s'usent prématurément ;
- le cadre n'a pas la rigidité suffisante pour les vitesses atteintes ;
- les pneumatiques ne sont pas adaptés à la vitesse ce qui peut entraîner des louvoiements ;
- les suspensions ne sont pas assez dures ce qui a une incidence sur la tenue de route ;
- les rayons des roues peuvent se défaire ;
- pollution sonore des pots d'échappement.

- <u>Les conséquences en matière d'assurance</u> :

En cas d'accident l'assurance ne couvre pas les dégâts (corporel ou matériel) car le cyclomoteur n'est plus homologué.

- <u>Les sanctions encourues</u> :
-

- modification du cyclomoteur sans passage au service des mines : contravention de 4ème classe ;
- fabrication, vente, installation par un professionnel d'un dispositif ayant pour objet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur d'un cyclomoteur : deux ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende ;
- immobilisation du véhicule (R343.3) ;
- confiscation du véhicule.

FICHE 15 - L'HABITUDE ET LE RISQUE

Dans beaucoup de domaines de la vie courante, l'habitude réduit le risque si le niveau de vigilance reste constant. Mais ce n'est pas le cas en conduite, environ 15% des accidents ont lieu à moins de 15 km du domicile sur des trajets connus. En effet, une route familière induit une baisse de l'attention et donc une prise de risque plus élevée.

I – Définitions du risque :

- **Risque :**

  C'est la probabilité de survenue d'un événement défavorable, la « chance » étant son équivalent favorable. La gravité des risques n'est pas comparable, un motard en ville peut avoir une attitude agressive vis-à-vis d'un automobiliste qu'il n'aurait pas hors agglomération car elle pourrait mettre en danger sa vie. Pour ces raisons, il est intéressant de caractériser le risque par la combinaison de la probabilité d'occurrence d'un événement redouté (incident ou accident) et la gravité de ses conséquences.

- **Risque accepté :**

  Un individu classe plus ou moins consciemment les risques auxquels il est exposé à un niveau d'acceptabilité qui varie en fonction de la nature du risque (le handicap peut être plus redouté que la mort dans l'imaginaire d'un jeune motocycliste), du niveau de probabilité ressenti, de l'état d'esprit dans lequel on est quand on s'expose au risque, de la familiarité avec l'activité pratiquée.

- **Risque ressenti :**

  Appelé aussi risque perçu ou risque subjectif, c'est celui qui va fixer l'acceptabilité ou le refus d'un risque. Un usager peut ressentir à un niveau plus élevé le risque lié à un voyage en avion par rapport à celui induit par un trajet en motocyclette, même si objectivement le risque de l'avion est plus faible. Il existe de grandes différences de perception du risque d'un individu à un autre.

- **Risque réel :**

  Appelé aussi risque objectif, c'est le risque mesuré, il peut s'exprimer en fonction de différentes variables, par exemple le risque d'accident au kilomètre parcouru, ou par année d'exposition au risque, ou par puissance du véhicule et par an.

II - Les conséquences de l'habitude :

- Avec l'habitude, le conducteur a des difficultés à percevoir une nouvelle signalisation ou à intégrer un élément nouveau. Le motard voit ce qu'il s'attend à voir par rapport aux informations acquises avec l'expérience des lieux, stockées dans sa mémoire.

- Un trajet quotidiennement emprunté est caractérisé par le pilote comme à risque ou au contraire peu dangereux. Dans le premier cas la vigilance va rester relativement élevée au fil du temps, dans le deuxième, le motard va être de moins en moins attentif et augmenter de plus en plus sa vitesse.

- La prise de risque est liée aux prévisions des conducteurs sur la survenue et le comportement des autres usagers. Sur les parcours fréquemment empruntés, les motards se fondent, dans leur grande majorité, sur un comportement typique sans envisager d'autres possibilités.

- Sur des itinéraires connus, les conducteurs surestiment leurs capacités d'évitement des conflits éventuels.

- Le motard s'habitue facilement et rapidement à la vitesse.

- Sur les trajets connus, le conducteur est moins attentif, a une analyse moins fine et augmente le risque d'être surpris.

- Lorsque l'on emprunte fréquemment un itinéraire, on à tendance à ne plus respecter les règles et normes de conduite, excepté pour les endroits particulièrement dangereux. Par exemple pour se rendre au travail, on part au dernier moment et on essaie de rattraper son retard au cours du trajet.

En définitive, on peut en déduire que l'habitude conduit à une déviance passive, à des degrés divers, chez la majorité des conducteurs ; qui résulte de la prédominance de motivations personnelles au détriment de motivations pour la sécurité routière.

FICHE 16 - COMPORTEMENTS EN CAS D'ACCIDENT

Lorsque l'on arrive le premier sur les lieux d'un accident, il faut savoir intervenir efficacement. Il s'agit de mettre en place le PAS (Protéger, Alerter, Secourir). (art. R. 231-1 du code de la route)

I - Protéger les lieux de l'accident ;

- Pourquoi ?

- il faut assurer la sauvegarde des victimes, des témoins, du lieu de l'accident et de soi-même et empêcher le sur-accident.

- Comment ?

- garer le véhicule en sécurité sur le bas coté ou la bande d'arrêt d'urgence, coté droit et après l'accident (pour ne pas gêner l'arrivée des secours) :
- mettre en sécurité sur le bas coté ou derrière les glissières de sécurité les personnes impliquées ou témoins ;
- se rendre visible (gilet fluorescent, brassard, lampe) ;
- baliser l'accident à 150 m de part et d'autre sur les routes à double sens et seulement en amont pour les sens uniques (triangle, lampe, témoins…).

II - Alerter les secours :

- Qui ?
  - SAMU : 15 ;
  - gendarmerie ou police : 17 ;
  - sapeurs pompiers : 18 ,
  - numéro d'urgence européen à partir d'un portable : 112.

- Comment ?
  - se présenter ;
  - donner l'adresse précise de l'accident ;
  - préciser la nature de l'accident ;
  - indiquer le nombre de victimes et la gravité apparente des blessures ;
  - préciser les particularités (matières dangereuses…) ;
  - détailler les gestes effectués et les mesures prises.

III - Secourir :

- Les gestes à ne pas faire :
  - ne pas enlever le casque d'un motard, juste ouvrir l'écran si c'est possible ;
  - empêcher tout déplacement de blessé ;
  - ne pas donner à boire, ni à manger au blessé ;
  - surtout ne pas tenter de geste technique de secourisme sans formation.

- Les gestes à faire :
  - dégrafer col, cravate, ceinture ;
  - couvrir la victime ;
  - lui tenir la main ;
  - la rassurer, la calmer ;
  - se protéger les mains avec des gants ou un sac en plastique en cas de saignement ;
  - si un secouriste arrive avant les secours lui céder la place et se mettre à sa disposition.

- Les 5 gestes qui sauvent :
    - baliser ;
    - alerter ;
    - ranimer ;
    - comprimer ;
    - sauvegarder.

La loi du 17 mars 2015 relative à la formation aux premiers secours dans le cadre de la préparation du permis de conduire vise à introduire une formation pratique aux gestes de 1er secours dans la formation préparatoire à l'examen du permis de conduire (existe déjà en Allemagne, Autriche, Suisse et Danemark).

Il existe également des applications « premiers secours », une application Smartphone qui propose de localiser les services d'urgence et défibrillateurs, ou détaillant les gestes qui sauvent.

FICHE 17 – LES ACCIDENTS LIÉS À LA VITESSE

En 2012, la part des motocyclistes ayant une alcoolémie supérieure au taux légal dans les accidents corporels et mortels est de 20 %. Dans plus de 88 % des cas d'accidents mortels en présence d'alcool, le taux d'alcoolémie du motocycliste est supérieur au taux délictuel (0,8 g/l).

La vitesse constitue, après l'alcool, la deuxième cause de mortalité routière. Elle est un facteur particulièrement aggravant des accidents de motocyclettes, en particulier des machines de forte puissance qui constituent un pourcentage relativement important du parc.

Le risque d'être tué en tant que conducteurs lors d'un accident à motocyclette est particulièrement fort (23 fois plus élevé que pour un conducteur d'un véhicule de tourisme).

Un facteur sous-jacent est l'énergie cinétique (vitesse élevée des motocyclettes combinée à une faible protection de l'usager).

L'accident caractéristique de motocyclette se produit sans l'intervention d'un autre véhicule. Il a lieu en virage et hors intersection. Dans un cas sur quatre, la manœuvre caractérisant globalement l'accident résulte d'une perte de contrôle du motocycliste sans intervention d'un autre conducteur ou du dépassement d'un autre véhicule (1 cas sur 6). Le type de collision propre au motocycliste est la collision contre un obstacle fixe, la sortie de route ou le retournement qui ont pour origine une vitesse mal adaptée aux circonstances (trop élevée).

Ces accidents sont en majeure partie le fait de jeunes adultes hommes (20-35 ans) qui transportent un passager.

Ils se produisent souvent en virage, les principales erreurs commises étant :

- arriver trop vite dans le virage ;
- ne pas suivre l'inclinaison de la motocyclette avec le corps ;
- plonger vers la corde avant d'apercevoir la sortie du virage ;
- freiner brusquement sur l'angle ;
- accélérer ou rétrograder violemment sur l'angle ;
- rester débrayer en virage.

FICHE 18 - LA REGLEMENTATION RELATIVE A L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE DES MOTOCYCLETTES

L'apprentissage de la conduite d'une motocyclette exige l'acquisition de savoirs et de savoir-faire bien spécifiques qui doivent déboucher sur des comportements sûrs, prudents et responsables sur la route. Deux possibilités existent pour se former, soit avec un professionnel qualifié, soit avec un bénévole.
Références réglementaires : art. L. 212-1, R. 211-3, R. 211-4, R.211-6, R.213-3 du code de la route.

I - L'apprentissage libre :

- Les obligations :
  - livret d'apprentissage ;
  - sous la surveillance d'une personne titulaire du permis motocyclette ;
  - utiliser une motocyclette répondant à la règlementation (code de la route) ;
  - souscrire une assurance pour la motocyclette couvrant les dommages causés au tiers sans limite.

- Les avantages :
  - faible coût ;
  - peu de contraintes (horaires, durée …).

- Les inconvénients :
  - formation incomplète, basée sur un examen ;
  - explications de bases et conseils limités ;
  - défauts pas toujours corrigés et prise de mauvaises habitudes
  - risques plus important de chutes.

II - L'apprentissage à titre onéreux :

- La réglementation :
  - obligation d'un agrément préfectoral spécifique pour la formation à la catégorie A ;
  - l'enseignement sur voies ouvertes à la circulation est dispensé sous la responsabilité l'exploitant ou du directeur pédagogique ;
  - la formation peut être individuelle ou collective, en circulation l'enseignant ne doit pas encadrer plus de trois élèves, si possible d'un même niveau ;
  - l'enseignant doit en permanence voir ses élèves ;
  - l'enseignant suit les apprenants soit à bord d'un véhicule de moins de 3,5 tonnes, soit sur une motocyclette, soit comme passager d'un élève ;
  - une liaison radio entre l'enseignant et chaque élève est obligatoire en circulation ;
  - l'enseignement simultané des catégories A, A2 et A1 est possible, mais il n'est pas compatible avec une leçon B ;
  - l'accès à l'autoroute est autorisé sous la responsabilité de l'exploitant, si le niveau des élèves est suffisant et si un arrêté préfectoral le permet.

- Les outils de la formation :
  - livret d'apprentissage ;
  - fiche de suivi pour chaque élève ;
  - motocyclettes répondant aux caractéristiques définies par le code de la route ;
  - radios homologuées et kit mains-libres pour l'enseignant.

- La formation :
  - contrat de formation définissant les obligations des deux parties et respectant les clauses prévues par le code de la route ;
  - respect du programme de formation ;
  - respect du volume minimum de formation ;
  - utilisation de la fiche de suivi et du livret ;
  - l'enseignant s'adapte à la progression de l'élève et lui donne des conseils.

FICHE 19 - LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION DES CYCLOMOTORISTES

I - Introduction :

En 2012, le parc circulant est estimé à un million d'unités (1 millions en)

- le cyclomoteur est devenu le moyen de transport des jeunes (15 à 19 ans) n'ayant pas à leur disposition une voiture ;
- le cyclomoteur est surtout utilisé pour des déplacements utilitaires dans des zones urbaines (65% sorties et promenades et 10% domicile – école) ;
- kilométrage moyen annuel est de 2718 km ;
- le risque d'être tué par milliard de km parcourus pour un conducteur d'un cyclomoteur est de 64. Il est 20 fois plus important que le risque d'être tué pour un conducteur de véhicule de tourisme.

II - Accidents :

Année 2012 :

TUES	BLESSES	Dont BLESSES GRAVES ou HOSPITALISES
179	9 149	3 234

Les usagers de cyclomoteurs sont responsables dans plus de 55% des accidents survenus avec un tiers.

III - Qui ?

- 60,4 % des cyclomotoristes tués et 66,3 % des blessés hospitalisés de plus de 24 heures avaient moins de 25 ans dont la moitié avait entre 15 et 17 ans ;
- Le nombre de passagers tuiés en cyclomotzerus est faible : 14.

rsonnes tuées à cyclomoteur sont âgées de 15 à 17 ans ;

IV - Quand ?

- en semaine = environ 70% ;
- la nuit = environ 59,3 % .

V - Où ?

- en agglomération les cyclomotoristes représentent 10,7% des tués (en 2005 augmentation de cyclomotoristes tués de 3,8%) :
- en rase campagne ils représentent 4,9% des tués (principalement sur les routes communales) ;
- hors intersection = environ 58%.

VI – Comment ?

- sans tiers en cause = environ 10% ;
- avec un autre véhicule = environ 80 %.

VII - P ourquoi ?

Les facteurs d'accidents relatifs aux cyclomoteurs sont les suivants :

- conduite dangeureuse ;
- infractions ;
- vitesse inadaptée ;
- non port du casque ou casque non attaché ou non homologué ;
- alcool ;
- inattention ;

- non maîtrise de l’urgence ;
- poblèmes liés à la conception ou à l’entretien du véhicule ...

FICHE 20 - LE RADIOGUIDAGE

Seul lien entre l'enseignant et son élève en circulation, l'équipement radio est obligatoire, et doit répondre à certaines normes.

I - La réglementation :

- l'enseignement de la conduite des motocyclettes est autorisé sur les voies ouvertes à la circulation publique sous la responsabilité de l'exploitant ou du représentant légal de l'établissement ;
- un dispositif de liaison radio homologué doit permettre le contact permanent avec chaque élève ;
- l'enseignant doit toujours avoir ses élèves, trois au plus, en vision directe ;
- l'accès à l'autoroute est autorisé si un arrêté préfectoral le permet.

II - Le matériel :

- radio de 3 watts, ne nécessitant pas de licence, avec une fréquence spécifique pour éviter les interférences :
- les CB sont possibles mais déconseillées en raison du nombre et de la diversité des utilisateurs ;
- le casque avec micro ou kit mains-libres pour l'enseignant ;
- une radio munie d'une oreillette pour chaque élève ;
- si possible prévoir une radio de secours.

III - L'utilisation des radios :

- équiper chaque élève (sans oublier le gilet) ;
- tester le fonctionnement, cela permet de régler le niveau sonore ;
- donner des consignes avant de partir en circulation : signes de tête de l'élève confirmant ou non sa réception du message, que faire si la radio ne fonctionne plus… ;
- commencer par le prénom de l'élève pour déclencher les appareils « vox » ;
- donner des indications claires, précises, concises ;
- s'arrêter pour donner des explications pour éviter la surcharge mentale de l'élève et du formateur...

FICHE 21 - LE CASQUE

La tête est fréquemment touchée lors des accidents de deux roues. Le port du casque a pour but de réduire le risque d'être tué ou grièvement blessé (il divise la gravité par deux en agglomération).

I - La réglementation :

En circulation, tout conducteur ou passager d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur doit être coiffé d'un casque de type homologué et attaché (art. R. 431-1 CR), sauf si le véhicule a été réceptionné avec une ceinture de sécurité (side-car, C1), dans ce cas, elle doit être portée.

A défaut, le pilote et le passager encourent une contravention de 4ème classe et le véhicule peut être immobilisé. Lorsque cette infraction est commise par le conducteur, elle donne lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire.

II - La composition d'un casque :

- La calotte :

Coque extérieure, en matériaux durs, lisses et résistants, conçue pour éviter la pénétration d'un objet contondant, répartir l'impact des chocs et faciliter le glissement.
Elle peut être réalisée en polycarbonate ou avec des matériaux composites :

- un casque en polycarbonate est fabriqué en injectant de la matière plastique dans un moule ;
- un casque en matériaux composites est réalisé avec diverses fibres, chacune ayant ses avantages et inconvénients. La fibre de verre est résistante mais lourde, la fibre de carbone est très légère mais un peu moins résistante, la fibre de kevlar est légère et résiste bien à l'allongement mais pas à la compression.

- Le calotin est un amortisseur :

En mousse EPS (polystyrène expansé) pour absorber une partie des chocs, certaines sont à densité variable pour optimiser l'absorption des chocs. C'est le plus souvent le calotin qui détermine la taille du casque, à partir d'une calotte identique.

III - L'habillage ou rembourrage :

- les simples plaques en mousse collées ont fait place à des tissus nettement plus confortables (type velours), conçus pour absorber la transpiration tout en favorisant la circulation de l'air autour de la tête ;
- sur les casques haut de gamme, des mousses amovibles sont insérées au niveau des joues afin d'accroître le confort du pilote.

IV – Le système de rétention ou d'attache :

- beaucoup plus évolué, passant de la sangle (jugulaire) au fameux système du GPASJ (sans jugulaire) à demi-coque articulée, qui permet un meilleur maintien de la tête et un confort accru (moins d'entrée d'air) ;
- la boucle a subi de nombreuses évolutions, le système à double anneau (conservé par Arai) a cédé la place aux boucles automatiques, style ceinture de sécurité auto en plus petit (maintien le casque en place).

V - L'écran :

Il garantit une perception optimale de l'environnement et protège des projections ou en cas de choc. Malgré son profil courbe, il ne déforme pas la vision.

VI - La visière :

Elle est présente principalement sur les casques de cross ou sur certains « jet » afin de protéger des rayons du soleil.

VII – les options :

- une protection antibuée (pinlock), adaptable ou de série, est un moyen efficace de lutter contre la buée ;
- une mentonnière adaptable permet de renforcer l'isolation et de faire baisser le niveau sonore ;
- un film plastique autocollant (tear-off) provenant du monde de la compétition. Ils sont constitués d'une succession de films plastiques qui recouvrent l'écran et se retirent un par un avec des languettes.

VIII – Le choix d'un casque :

- Les différents types de casques :
  - le jet ;
  - le demi-jet ;
  - le microjet – casque de cross/trial ;
  - le modulable ;
  - l'intégral.

- L'homologation :

Tout casque vendu à l'intérieur de l'Union Européenne doit porter une étiquette sur laquelle figure :

- la lettre E ;
- un numéro correspondant au pays dans lequel il a reçu l'homologation (1 Allemagne, 2 France, 3 Italie, 4 Pays-Bas…).

Deux normes européennes différentes sont autorisées en France, la 22-04 et la 22-05. En supplément des tests prévus pour la norme 22-04, la 22-05 prend en compte la protection maxillaire. Un test d'impact est réalisé sur la mentonnière pour évaluer la protection de la mâchoire en cas de choc.
La lettre P indique que le casque répond au niveau de protection requis. Dans le cas contraire figure le sigle NP, ce qui n'empêche pas le casque d'être homologué. Pour savoir quels tests à subi un casque, il faut se référer à la série de chiffres qui figure à côté de la lettre E et qui commence par 04 (norme 22-04) ou 05 (nome 22-05).

Le casque peut aussi répondre indépendamment aux normes françaises. Dans ce cas, il comporte une étiquette verte avec la marque NF.

Tout casque doit également posséder 4 bandes réfléchissantes, une de chaque côté.

- Les recommandations :

Se renseigner sur internet ou dans des revues spécialisées sur le confort, l'insonorisation, la ventilation, la pénétration dans l'air…
Essayer le casque qui doit être un peu serré au début mais sans comprimer les oreilles ou laisser des marques sur le front ;
Ne jamais acheter un casque d'occasion.

IX - L'entretien du casque :

- laver la calotte avec de l'eau savonneuse, jamais avec un abrasif, un solvant ou de l'essence, cela risque de détériorer les matériaux ;
- ne pas le peindre ni coller d'autocollants dessus ;
- ne pas le percer ni utiliser une vis ;
- laver l'intérieur avec de l'eau savonneuse ou utiliser une bombe adaptée ;
- changer l'écran dès qu'il est rayé ;
- remplacer le casque après une chute, même s'il ne paraît pas endommagé, car les matériaux absorbant le choc ont fait leur travail et sont tassés ;
- le changer au bout de 5 ans

FICHE 22 - REGLEMENTATION RELATIVE A LA CONDUITE DES CYCLOMOTEURS ET FORMATION DES CYCLOMOTORISTES

I - Définition du cyclomoteur prévue par l'art. R. 311.1 du code de la route :

Un cyclomoteur est un véhicule de catégorie L1e ou L2e :

- véhicule de catégorie L1e : véhicule à deux roues dont la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km / h et ne dépasse pas 45 km / h et équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur ;
- véhicule de catégorie L2e : véhicule à trois roues (L2e) dont la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km / h et ne dépasse pas 45 km / h et équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à allumage commandé ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur.

II – La réglementation :

- L'accès à la conduite :

Tout conducteur de cyclomoteur doit être âgé d'au moins 14 ans et être titulaire, soit du brevet de sécurité routière correspondant à la catégorie AM du permis de conduire, soit d'un permis de conduire (à partir de 16 ans). Ces dispositions s'appliquent aux personnes nées à compter du 1er janvier 1988.

- L'immatriculation :

Depuis le 1er juillet 2004, les cyclomoteurs mis en circulation pour la première fois sont soumis à immatriculation. Les propriétaires des cyclomoteurs mis en circulation avant cette date avaient jusqu'au 30 juin 2009 pour les immatriculer.
La plaque d'immatriculation des cyclomoteurs, apposée uniquement à l'arrière, est de couleur blanche. Le numéro d'immatriculation est composé de 6 caractères maximum, 1 ou 2 lettres suivies de 2 ou 3 chiffres, eux-mêmes suivis d'une lettre (par exemple : AB 123 C) et sera attribué à vie au véhicule.

- Les règles de circulation :

- le port d'un casque homologué et attaché est obligatoire pour le conducteur et le passager ;
- le transport de passagers n'est autorisé que sur un siège fixé au véhicule, différent de celui du conducteur muni soit d'une courroie d'attache, soit d'au moins une poignée et de deux repose-pied.
  Pour les enfants âgés de moins de cinq ans, l'utilisation d'un siège conçu à cet effet et muni d'un système de retenue est obligatoire.
- il n'est plus fait mention d'âge du passager dans le code de la route. Le certificat de conformité du cyclomoteur indique, en face du nombre de places assises, soit 2, dans ce cas le transport d'un passager adulte est possible, soit il précise « un passager de moins de 14 ans ». Ces éléments sont repris par le certificat d'immatriculation ;
- depuis le 1er mars 2007 obligation de circuler de jour avec le feu de croisement allumé (art.R. 416-17 du code de la route) ;
- interdiction de rouler de front ou de se faire remorquer ;
- emprunt des pistes ou bandes cyclables quand un panonceau l'autorise ;
- respect de la ligne d'effet d'arrêt spécifique aux intersections avec feux quand elle existe ;
- tolérance de conduite en selle sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons en dehors des agglomérations, le long des routes pavées ou en état de réfection ;
- tolérance de conduite à la main sur la chaussée, de nuit, sans feu, en respectant les règles imposées aux piétons ;
- les pneumatiques des cyclomoteurs sont soumis aux mêmes règles que les autres véhicules automobiles

III – La formation :

Le BSR correspondant à la catégorie AM du permis de conduire est une formation obligatoire de 7 heures permettant la conduite d'un cyclomoteur à partir de 14 ans, pour les jeunes nés à compter du 1er janvier 1988.

Il a été mis en œuvre en 1997 car le nombre d'adolescents victimes d'accidents de cyclomoteur ne cessait de croître pour différentes raisons : technologie des engins plus complexe, circulation plus dense, fonction à la fois utilitaire et ludique…

Il est un des moments privilégiés du continuum éducatif à la sécurité routière qui doit commencer le plus tôt possible et se poursuivre tout au long de la vie.

Le BSR comprend une formation théorique et pratique qui permet de connaître les règles générales de circulation et de sécurité routières et d'apprendre, en conditions réelles de circulation, à partager l'espace routier en respectant sa sécurité et celle des autres.

- La partie théorie :
  - sanctionnée par l'obtention de l'ASSR 1 ou l'ASR.

- La partie pratique :

Depuis le 19 janvier 2013, la partie pratique prend la forme d'une formation obligatoire de 7 heures qui s'organise autour des trois types d'enseignement suivants :

- formation pratique hors circulation ;
- formation pratique en circulation ;
- sensibilisation aux risques.

A l'issue de la formation de 7 heures, le titulaire de l'agrément délivre une attestation de suivi, option cyclomoteur ou quadricycle léger à moteur, conforme au modèle défini à l'annexe 2 de l'arrêté du 8 novembre 2012 fixant les conditions d'obtention du brevet de sécurité routière correspondant à la catégorie AM du permis de conduire.

Le titulaire de l'agrément transmet une copie de cette attestation au service gestionnaire de l'Etat. Il conserve, pendant une période de cinq ans, dans les archives de l'établissement, la liste des titulaires du brevet de sécurité routière comportant l'option délivrée et la date de délivrance.

La formation pratique du brevet de sécurité routière option cyclomoteur ou quadricycle léger à moteur ne donne le droit de conduire les véhicules considérés que lorsque l'élève est en possession du titre de conduite correspondant.

- un seul passager n'est autorisé sur une motocyclette ou un cyclomoteur (moins de 14 ans pour un cyclomoteur sauf si le certificat d'immatriculation prévoit la possibilité de transporter un adulte ex : booster) ;
- 2 passagers maximum sont autorisés avec un side-car ou remorque spécialement aménagée ;
- avec des enfants, la règlementation prévoit à l'art. R.431-11 CR :
  - moins de 5 ans : siège muni de courroies d'attache ;
  - de 5 à 14 ans idem ou siège avec une poignée et des reposes pieds.
- casque homologué (R 431.1) pour tous ;
- mêmes équipements pour le passager que pour le pilote.

FICHE 23 – HISTORIQUE ET EVOLUTIONS DU PERMIS MOTOCYCLETTE

I – Historique :

- **Avant le 1er mars 1980,** la réglementation française distinguait 2 catégories d'engins à 2 roues immatriculés :

- les véhicules dont la cylindrée était comprise entre 50 et 125 cm3 au plus, administrativement catalogués « vélomoteurs », conduits à partir de 16 ans après un examen qui ne comportait pas d'épreuve pratique, ou à partir de 18 ans avec le permis B ;

- les véhicules de plus de 125 cm3, administrativement intitulés « motocyclettes », conduits à partir de 18 ans, après un examen comportant des épreuves théoriques et pratiques.

- **Entre le 1er mars 1980 et le 31 décembre 1984,** les motocyclettes sont réparties en 3 catégories auxquelles correspondent 3 permis de conduire différents :

- motocycles de moins de 80 cm3 (permis Al) : âge requis 16 ans (épreuves théoriques et pratiques) ;

- motocycles de 80 à 400 cm3 (permis A2) : âge requis 18 ans (épreuves théoriques et pratiques) ;

- motocycles de plus de 400 cm3 (permis A3) : âge requis 18 ans (épreuves théoriques et pratiques).

- **Entre le 1er janvier 1985 et le 4 juillet 1996,** il n'existe plus que deux catégories de permis :

- la première catégorie - permis AL - concerne la conduite des motocyclettes légères dont la cylindrée est limitée à 125 cm3 et d'une puissance n'excédant pas 13 CV.

Age requis : 16 ans mais jusqu'à 17 ans ne peuvent être conduits que des engins de cylindrée n'excédant pas 80 cm3.

- la seconde catégorie - permis A - concerne la conduite de toutes les motocyclettes quelle que soit la cylindrée, mais dont la puissance est limitée à 100 CV.

Age requis : 18 ans.

- **La règlementation de juillet 1996 met en place un accès progressif à la conduite des motocyclettes** :

Le décret n° 96-600 du 4 juillet 1996, en application de la directive communautaire concernant la délivrance du permis motocyclettes, introduit un accès progressif à la conduite des motocyclettes les plus puissantes destiné à améliorer la sécurité routière :

- permis AL - 16 ans : accès à la conduite des motocyclettes légères limitées à une cylindrée de 125 cm3 et dont la puissance n'excède pas 11 kW (15 ch) ;

Les titulaires du permis B depuis au moins deux ans peuvent conduire une motocyclette légère.

- permis A - 18 ans : accès à la conduite des motocyclettes dont la puissance est inférieure ou égale à 25 kW (34 ch) et d'un rapport puissance/poids inférieur ou égal à 0,16 kw/kg (0,22 ch/kg) ;

Age : 20 ans : accès à la conduite de toutes motocyclettes à l'issue de deux années d'expériences en catégorie A ;

Age : 21 ans : accès direct à toutes les motocyclettes.

II – La réglementation actuelle distingue 4 permis de conduite deux roues :

- <u>La catégorie AM du permis de conduire, option cyclomoteur</u> :

Elle concerne la conduite de cyclomoteurs de moins de 50 cm3. Elle est équivalente à l'actuel brevet de sécurité routière (BSR). Elle n'entre pas dans le régime du permis à points. Elle est accessible dès 14 ans pour les cyclomoteurs ainsi que pour les quadricycles légers à moteur. Tout permis de conduire autorise la conduite des véhicules relevant de la catégorie AM.

- <u>La catégorie A1 du permis de conduire</u> :

Elle concerne la conduite des motocyclettes avec ou sans side-car, d'une cylindrée maximale de 125 cm ³, d'une puissance n'excédant pas 11 kilowatts et dont le rapport puissance/ poids ne dépasse pas 0,1 kilowatt par kilogramme et les tricycles à moteur d'une puissance maximale de 15 kilowatts.
Accessible à 16 ans révolus.

- La catégorie A2 du permis de conduire :

Elle concerne la conduite des motocyclettes avec ou sans side-car d'une puissance n'excédant pas 35 kilowatts et dont le rapport puissance/ poids n'excède pas 0,2 kilowatt par kilogramme. La puissance ne peut résulter du bridage d'un véhicule développant plus du double de sa puissance.
Accessible à 18 ans révolus.

- La catégorie A du permis de conduire :

Elle concerne la conduite des motocyclettes avec ou sans side-car et tricycles à moteur d'une puissance supérieure à 15 kilowatts et n'est accessible qu'à partir de vingt-quatre ans révolus, et sous certaines conditions pour les titulaires du permis A2 depuis au moins deux ans et à vingt et un ans révolus pour le conducteur d'un tricycle à moteur d'une puissance supérieure à 15 kilowatts.

La catégorie A du permis de conduire est délivrée aux titulaires de la catégorie A2 depuis deux ans au moins qui justifient avoir suivi une formation dont les modalités sont fixées par arrêté du ministre chargé de la sécurité routière

Les permis de conduire comportant les catégories A1, A2, A dudit permis ont une durée de validité de quinze ans à compter de leur délivrance, sous réserve des dispositions de l'article R. 221-10.

FICHE 24 - LA CIRCULATION EN GROUPE

Les voyages en groupe font partie de la tradition des motards (concentration), mais ils supposent une préparation et des précautions particulières pour limiter les risques pour les motards et les autres usagers.

I - Avant le départ :

La préparation du trajet et des étapes est encore plus importante qu'en solitaire et doit tenir compte des conducteurs peu expérimentés.
Il convient de :

- définir le nombre de personnes et constituer des sous-groupes si nécessaire ;
- tenir compte de l'expérience de chacun (débutant, nouvelle machine, passager, bagages…) ;
- prendre en compte les différents types de machine ;
- préparer l'itinéraire (type de route empruntée, longueur des étapes, lieux de rendez-vous et de ravitaillement en tenant compte des plus petits réservoirs) ;
- chaque participant doit avoir l'itinéraire et le numéro de portable des autres pilotes ;
- définir une vitesse de croisière ;
- adopter un code de communication ;
- prévoir une trousse de secours ;
- s'assurer que chacun est bien équipé ;
- les pleins d'essence doivent être faits au départ ;
- définir la place de chacun (le meneur, celui qui ferme, encadrer les débutants, mettre en tête les motocyclettes les moins puissantes) ;
- éventuellement équiper le premier et le dernier avec un gilet fluorescent et une radio.

II - En cours de route :

- respecter les consignes prévues (vitesse, place de chacun…) ;
- circuler avec de bonnes distances de sécurité ;
- circuler en quinconce pour une meilleure visibilité ;
- jamais de front (sécurité) ;
- se mettre en file indienne dans les virages ou pour faciliter les dépassements ;
- surveiller régulièrement l'arrière pour vérifier que tout le monde suit ;
- ne pas rester groupé en traversant les villes et s'attendre aux sorties ;
- veiller à ce que personne ne consomme de boisson alcoolisée lors des pauses.

FICHE 25 - CONSEILS POUR L'ACHAT D'UNE MOTOCYCLETTE D'OCCASION

Comme pour l'achat d'une motocyclette neuve, il convient de tenir compte de ses possibilités en matière de budget, de son expérience de la conduite d'une motocyclette et enfin de l'utilisation que l'on souhaite en faire.

I – L'achat chez un professionnel :

- Les avantages:
  - bénéficier d'une garantie ;
  - bénéficier de l'entretien périodique ;
  - kilométrage certifié ;
  - suivi des factures ;
  - garantie en cas de vice caché...

- Les inconvénients :
  - coût plus élevé ;
  - pas de discussion avec l'ancien propriétaire ;
  - essai de la motocyclette rarement possible avant l'achat...

II – L'achat auprès d'un particulier :

- Les avantages :
  - coût moins élevé et négociable le plus souvent ;
  - discussion directe avec le propriétaire ;
  - essai possible...

- Les inconvénients :
  - le kilométrage n'est pas certifiés ;
  - pas de garantie contre les vices cachés...

- Les vérifications à effectuer :
  - consulter le livret d'entretien ;
  - demander les factures d'entretien et de réparation ;
  - vérifier la concordance avec le kilométrage au compteur ;
  - observer l'aspect général, la propreté, d'éventuelles traces d'accident (remarque : les cadres en aluminium ne se réparent pas) ;
  - vérifier les niveaux et s'il n'y a pas de fuite ;
  - observer l'état des poignées, des clignotants, des repose-pieds, de la fourche qui conservent bien souvent des traces d'accident :
  - regarder l'état des roues et des pneumatiques, le circuit de freinage (usure des plaquettes) ;
  - vérifier l'état de la transmission secondaire et de la suspension avant et arrière ;
  - vérifier le fonctionnement et l'état des feux ;
  - essayer la machine pour contrôler sa tenue de route, le fonctionnement du moteur, de l'embrayage, de la boîte de vitesse, et le freinage ;
  - si doute : s'abstenir ou demander l'avis d'un spécialiste (le mieux est de faire expertiser la machine) ;
  - si un de vos amis a de bonnes connaissance en motocyclette solliciter son avis, voire sa présence lors de l'achat...